

**Sid -impact airbag protection device for v hicl occupants**

Patent Number: EP0771699

Publication date: 1997-05-07

Inventor(s): EYRAINER HEINZ (DE)

Applicant(s): TRW REPA GMBH (DE)

Requested Patent: ☐ EP0771699, A3, B1

Application Number: EP19960116575 19961016

Priority Number(s): DE19952017373U 19951102

IPC Classification: B60R21/22

EC Classification: B60R21/16B2L, B60R21/20M

Equivalents: CZ9603203, ☐ DE29517373U, ☐ ES2102341T, JP2860286B2, ☐ JP9164900

Cited patent(s): DE29605897U; GB2293355; JP5032149; JP7125603

22141 U.S. PTO  
10/770397

020404

**Abstract**

The air bag system is used in a vehicle to protect the driver or passenger especially from side impacts. The head protection air bag (14) is joined to the vehicle door, apart from the circumferential section of an inflow opening, by a fastener (16) which is spaced apart from the opening as seen in the vehicle longitudinal direction. The inflow opening lies in front of the fastener, as seen in the direction of travel. Alternatively the opening can lie behind the fastener.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



K

(11)

**EP 0 771 699 A2**

(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
07.05.1997 Patentblatt 1997/19

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60R 21/22**

**PORSCHE**  
Dr. Ing. h. c. F. Porsche  
Aktiengesellschaft

(21) Anmeldenummer: **96116575.0**

(22) Anmeldetag: **16.10.1996**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**DE ES FR GB IT SE**

(72) Erfinder: **Eyrainer, Heinz**  
**73550 Waldstetten (DE)**

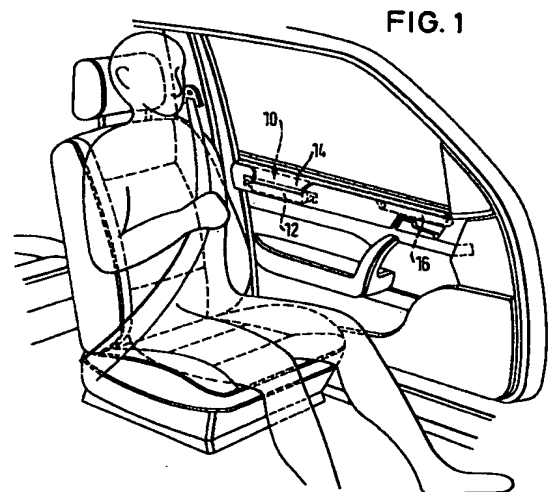
(30) Priorität: **02.11.1995 DE 29517373 U**

(74) Vertreter: **Degwert, Hartmut, Dipl.-Phys.**  
**Prinz & Partner**  
**Manzingerweg 7**  
**81241 München (DE)**

(71) Anmelder: **TRW Occupant Restraint Systems**  
**GmbH**  
**73551 Alfdorf (DE)**

**(54) Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen**

(57) Eine Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen, die in eine Fahrzeugtür integriert ist und eine Druckgasquelle (12) sowie einen durch diese aufblasbaren Kopfschutz-Gassack (14) aufweist, der sich beim Aufblasen in einem Raum seitlich der Fahrzeugtüre entfaltet, ist dadurch gekennzeichnet, daß der Kopfschutz-Gassack (14) mit der Fahrzeugtür außer durch den Umfangsabschnitt einer Einblasöffnung auch durch ein Befestigungsteil (16) verbunden ist, welches in der Fahrzeuglängsrichtung gesehen von der Einblasöffnung beabstandet ist.



**EP 0 771 699 A2**

## Beschreibung

ten Baugruppe; und

Die Erfindung betrifft eine Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen, die in eine Fahrzeugtür integriert ist und eine Druckgasquelle sowie einen durch diese aufblasbaren Kopfschutz-Gassack aufweist, der sich beim Aufblasen in einem Raum seitlich der Fahrzeugtüre entfaltet.

Eine solche Schutzeinrichtung dient dazu, im Falle eines Seitenaufpralls des Fahrzeugs einen Kontakt des Kopfes eines Fahrzeuginsassen mit Teilen des Fahrzeugs wie der B-Säule oder der Innenseite der Tür sowie mit durch die Seitenscheibe eindringenden beweglichen Objekten, beispielsweise anderen Fahrzeugen, oder feststehenden Objekten zu verhindern, beispielsweise Pfosten oder Pfählen. Ein Problem bei solchen Schutzeinrichtungen ist, daß der Kopfschutz-Gassack genau und sicher positioniert werden muß, so daß dieser auch bei einem nicht genau mittigen Aufprall des Kopfes des Fahrzeuginsassen nicht aus seiner einen Schutz gewährenden Stellung verschoben wird. Ein weiteres Problem stellt der sich üblicherweise von der B-Säule zum Oberkörper des Fahrzeuginsassen erstreckende Sicherheitsgurt dar, der das Entfalten des Kopfschutz-Gassackes beeinträchtigen kann.

Durch die Erfindung wird eine Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung geschaffen, bei der der Kopfschutz-Gassack mit der Fahrzeugtür außer durch den Umfangsabschnitt einer Einblasöffnung auch durch ein Befestigungsteil verbunden ist, welches in der Fahrzeuglängsrichtung gesehen von der Einblasöffnung beabstandet ist. Durch diese Gestaltung wird zum einen eine besonders gute Stabilisierung des Kopfschutz-Gassackes im aufgeblasenen Zustand erzielt, und zum anderen kann mittels dieser Gestalt ein Entfaltungsvorgang erhalten werden, bei dem es zu keiner Behinderung durch den Sicherheitsgurt kommt.

Weitere vorteilhafte Merkmale der Erfindung sind in den Unteransprüchen angeführt.

Die Erfindung wird nachfolgend unter Bezugnahme auf die beigefügte Zeichnung beschrieben. In dieser zeigen:

Figur 1 eine schematische Darstellung einer Ausführungsform einer erfindungsgemäßen Schutzeinrichtung im Ruhezustand;

Figur 2 eine schematische Darstellung der Schutzeinrichtung von Figur 1 mit entfaltetem Kopfschutz-Gassack;

Figur 3 einen Querschnitt durch die erfindungsgemäße Schutzeinrichtung, in dem der Kopfschutz-Gassack sowohl im Ruhezustand als auch im entfalteten Zustand dargestellt ist;

Figur 4 eine Darstellung der durch den Kopfschutz-Gassack und die Druckgasquelle gebilde-

Figur 5 eine Darstellung des Entfaltungsvorganges des Kopfschutz-Gassackes.

In Figur 1 ist schematisch eine erfindungsgemäße Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung 10 dargestellt, die in eine Fahrzeugtür integriert ist. Die Schutzeinrichtung besteht im wesentlichen aus einer schematisch dargestellten Druckgasquelle 12 sowie einem Kopfschutz-Gassack 14. Die Druckgasquelle 12 ist mit der schematisch dargestellten Fahrzeugtür verbunden und weist eine (nicht dargestellte) Ausströmöffnung auf. Der Kopfschutz-Gassack 14 weist eine (nicht dargestellte) Einblasöffnung auf, deren Umfangsabschnitt mit der Ausströmöffnung der Druckgasquelle 12 verbunden ist. In der in dieser Figur dargestellten Ruhestellung ist der Kopfschutz-Gassack 14 in eine allgemein langgestreckte Form zusammengefaltete, so daß er oberhalb der Druckgasquelle 12 entlang dem oberen Rand der Verkleidung der Fahrzeugtür, jedoch hinter dieser, angeordnet ist (siehe auch Figur 3). Am bezüglich der Fahrzeugtür vorderen axialen Ende des zusammengefalteten Kopfschutz-Gassackes 14 ist ein Befestigungsteil 16 angebracht, welches als einteilig mit dem Kopfschutz-Gassack 14 ausgebildeter, abgenähter Gewebelappen ausgeführt ist. Dieser Gewebelappen 16 ist mit der Tür im vorderen Bereich des unteren Fensterrahmens fest verbunden.

Im Bedarfsfall wird die Druckgasquelle 12 mittels einer (nicht dargestellten) Auslösesensorik gezündet, woraufhin von der Druckgasquelle 12 eine vorbestimmte Menge von unter Druck stehendem Gas erzeugt wird, welches in den Kopfschutz-Gassack 14 einströmt. Dieser beginnt, sich zu entfalten, wobei die Verkleidung von der Fahrzeugtür derart gelöst wird, daß der Kopfschutz-Gassack 14 aus der Verkleidung austreten kann (siehe die Figuren 2 und 3). Für die Befestigung der Verkleidung an der Fahrzeugtür kann im Bereich der Fahrzeugscheibe eine leicht lösbare Verbindung wie eine Klipsverbindung verwendet werden. In Figur 2 ist zu sehen, daß der Kopfschutz-Gassack 14 im vollständig entfalteten Zustand eine allgemein zylindrische Gestalt aufweist und mit der Fahrzeugtür zum einen über den Umfangsabschnitt der Einströmöffnung und die Druckgasquelle 12 und zum anderen über den Gewebelappen 16 verbunden ist. Der Gewebelappen 16 befindet sich an einem axialen Ende des Kopfschutz-Gassackes 14, während sich das andere axiale Ende des Kopfschutz-Gassackes jenseits des hinteren Randes der Fahrzeugtür im Bereich der B-Säule befindet.

In Figur 4 ist schematisch die aus der Druckgasquelle 12 sowie dem Kopfschutz-Gassack 14 gebildete Baugruppe dargestellt. Der zusammengefaltete Gassack ist in eine Thermofolie 18 eingeschweißt, so daß er seine zusammengefaltete Form während des Transports und der Montage beibehält. In dieser Figur sind Befestigungsglaschen 20 der Druckgasquelle 12 sowie

Befestigungslöcher 22 des Gewebelappens 16 zu sehen, mittels denen die Baugruppe mit der Fahrzeugtür bzw. mit deren Verkleidung verbunden werden kann. Die dargestellte Baugruppe kann in der Verkleidung der Fahrzeugtür vormontiert werden, bevor die Verkleidung in die Fahrzeugtür eingebaut wird.

In Figur 5 ist der Entfaltungsvorgang des Kopfschutz-Gassackes 14 dargestellt. Durch eine geeignete Faltung des Gassackes wird erreicht, daß sich das zu dem Gewebelappen 16 entgegengesetzte axiale Ende des Kopfschutz-Gassackes erst gegen Ende des Entfaltungsvorganges nach hinten zu B-Säule hin entfaltet. Dadurch wird verhindert, daß der sich zwischen der B-Säule und dem Oberkörper eines Fahrzeuginsassen erstreckende Sicherheitsgurt das Entfalten des Kopfschutz-Gassackes 14 beeinträchtigt. Zur Erzielung eines solchen Entfaltungsverhaltens kann das entsprechende Ende des Gassackes beim Falten nach innen eingestülpt sein. Eine ähnliche Wirkung läßt sich auch durch (nicht dargestellte) Aufreißnähte erzielen, die beim Entfalten in kontrollierter Weise aufreißen und so das gewünschte Entfaltungsverhalten gewährleisten.

Durch die beschriebene Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Schutzeinrichtung werden die folgenden Vorteile erzielt: Durch die Verwendung eines von der Einblasöffnung des Kopfschutz-Gassackes 14 getrennten Befestigungsteils 16 wird ein Entfaltungsvorgang des Gassacks erzielt, der von einem zwischen der B-Säule und dem Oberkörper eines Fahrzeuginsassen verlaufenden Sicherheitsgurt nicht beeinträchtigt wird. Ferner ist der Kopfschutz-Gassack 14 aufgrund der zusätzlichen Verbindung mit der Fahrzeugtür, nämlich mittels des Gewebelappens 16, im entfalteten Zustand besonders stabil, so daß auch ein exzentrisches Auftreffen des Kopfes eines Fahrzeuginsassen auf den Kopfschutz-Gassack nicht zu einer unerwünschten Lageänderung des Kopfschutz-Gassackes 14 führt. Durch die Anordnung des zusammengefalteten Kopfschutz-Gassackes 14 entlang dem oberen Rand der Verkleidung der Fahrzeugtür und aufgrund des Austretens des sich entfaltenden Gassackes durch einen Spalt zwischen dem oberen Rand der Verkleidung und der Tür ist eine Sollbruchstelle in der Türverkleidung nicht notwendig, durch die üblicherweise ein in der Fahrzeugtür angebrachter Gassack austritt. Durch die allgemein langgestreckte Form des Gassackes und durch das Befestigungsteil 14 wird ein definiertes Ablösen der Verkleidung der Fahrzeugtür von dieser und ein definiertes Austreten des Kopfschutz-Gassackes 14 aus der Verkleidung gewährleistet. Da die Druckgasquelle 12 unterhalb des Fensters der Fahrzeugtür angeordnet ist, ergibt sich im Vergleich mit Schutzeinrichtungen, welche Gasgeneratoren beispielsweise im Dachbereich des Fahrzeugs oder in der Kopfstütze des Fahrzeugsitzes verwenden, eine insgesamt geringere Geräuschbelastung für den Fahrzeuginsassen im Falle der Zündung der Druckgasquelle. Durch den abgenähten Gewebelappen 16 und die allgemein zylindrische Gestalt des Kopfschutz-Gassackes

14 weist dieser ein vergleichsweise geringes Volumen auf, was sich günstig auf die notwendige Größe der Druckgasquelle 12 sowie auf die erforderliche Aufblaszeit auswirkt. Schließlich ergibt sich im Hinblick auf ein Auftreffen des sich entfaltenden Kopfschutz-Gassackes auf Körperteile des Fahrzeuginsassen bei dem sich gemäß der Erfindung von unten nach oben entfaltenden Kopfschutz-Gassack ein wesentlich besseres Ergebnis als bei Kopfschutz-Gassäcken, die sich beispielsweise aus der Kopfstütze des Fahrzeugs heraus entfalten.

Gemäß einer nicht dargestellten Variante einer erfindungsgemäßen Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung ist vorgesehen, daß die Einblasöffnung des Gassacks 14 relativ zum Fahrzeug vor dem Gewebelappen 16 angeordnet ist; die Anordnung der Einblasöffnung und des Gewebelappens ist also umgekehrt wie bei der in den Figuren dargestellten Ausführungsform.

### Patentsprüche

1. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung für Fahrzeuginsassen, die in eine Fahrzeugtür integriert ist und eine Druckgasquelle (12) sowie einen durch diese aufblasbaren Kopfschutz-Gassack (14) aufweist, der sich beim Aufblasen in einem Raum seitlich der Fahrzeugtüre entfaltet, dadurch gekennzeichnet, daß der Kopfschutz-Gassack (14) mit der Fahrzeugtür außer durch den Umfangsabschnitt einer Einblasöffnung auch durch ein Befestigungsteil (16) verbunden ist, welches in der Fahrzeuglängsrichtung gesehen von der Einblasöffnung beabstandet ist.
2. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einblasöffnung in der Fahrtrichtung der Fahrzeugs gesehen vor dem Befestigungsteil liegt.
3. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Einblasöffnung in der Fahrtrichtung des Fahrzeugs gesehen hinter dem Befestigungsteil liegt.
4. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Befestigungsteil ein Gewebelappen (16) ist.
5. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Gewebelappen (16) einteilig mit dem Kopfschutz-Gassack (14) ausgebildet ist.
6. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kopfschutz-Gassack (14) im entfalteten Zustand eine allgemein zylindrische Form hat.

7. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach Anspruch 2 und Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Befestigungsteil (16) an einem axialen Ende des Kopfschutz-Gassackes (14) angeordnet ist und sich das andere axiale Ende jenseits des hinteren Randes der Fahrzeugsür befindet. 5
8. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kopfschutz-Gassack (14) im zusammengefalteten Zustand eine langgestreckte Form aufweist und entlang dem oberen Rand der Verkleidung der Fahrzeugsür angeordnet ist. 10
9. Gassack-Seitenaufprall-Schutzeinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Kopfschutz-Gassack (14) durch Aufreißnähte unterteilt ist, die beim Aufblasen des Kopfschutz-Gassackes (14) zur Erzielung eines kontrollierten Entfaltens aufreißen. 15 20

25

30

35

40

45

50

55

FIG. 1

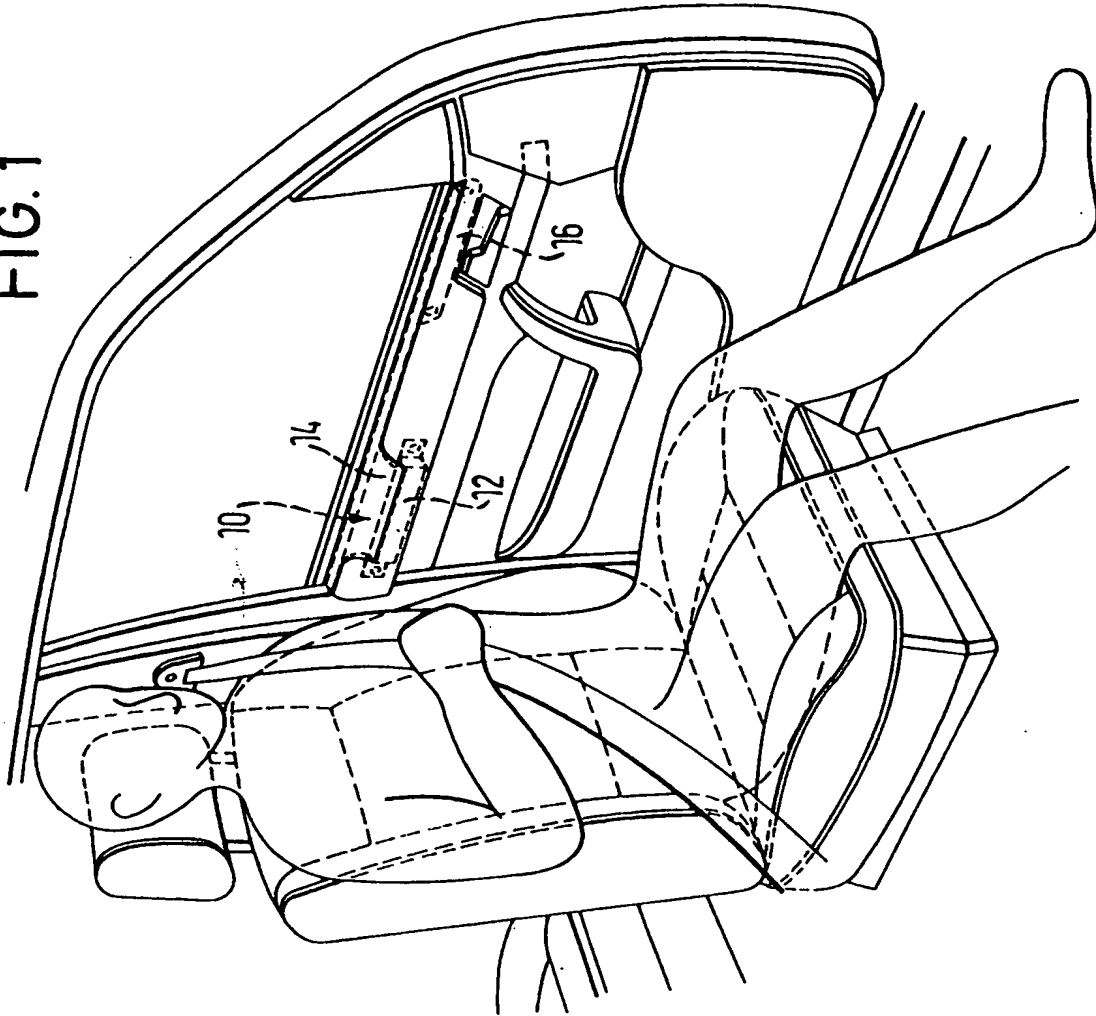


FIG. 3

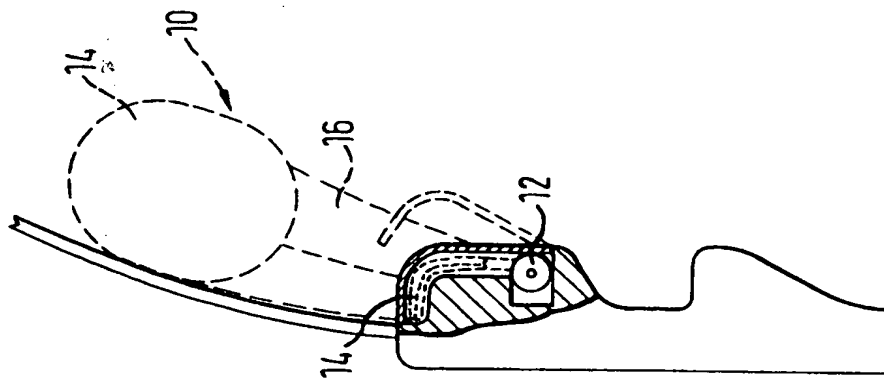


FIG. 2

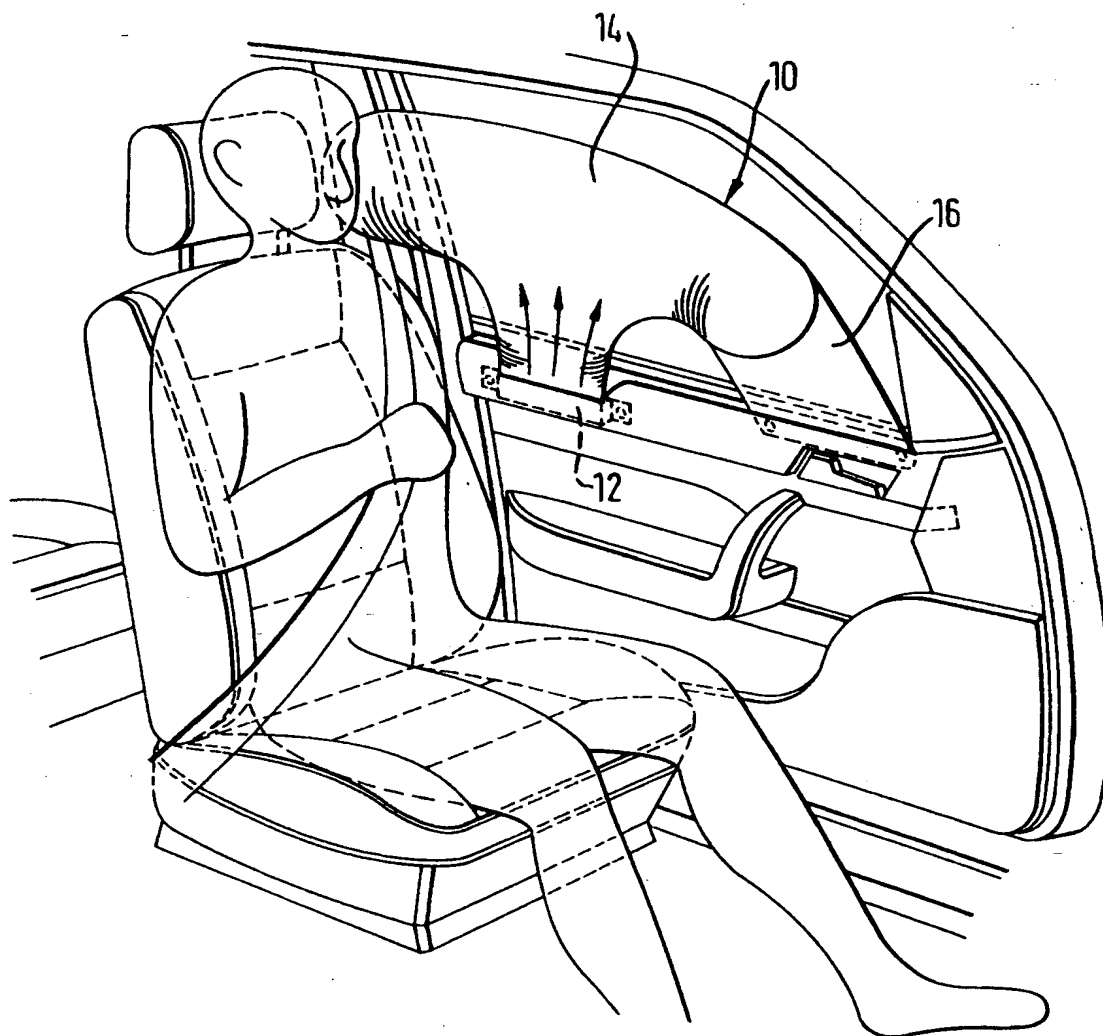




FIG. 4

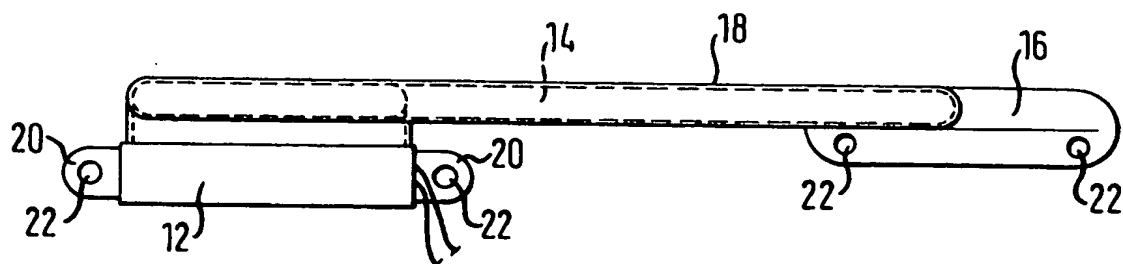
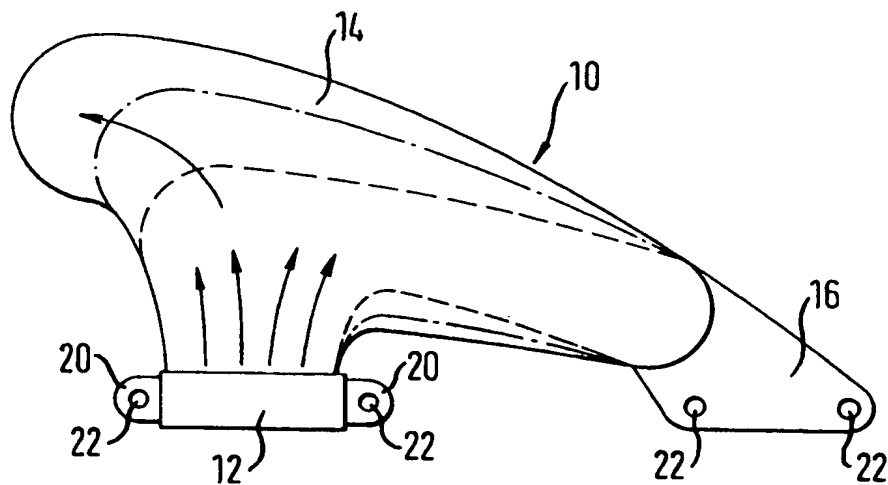


FIG. 5



THIS PAGE BLANK (USPTO)